IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 118)
z dnia 14 lipca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 118)

14 lipca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO),** przewodniczącego Komisji, oraz **Cezarego Grabarczyka (KO),** zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat realizacji działań w zakresie obszaru opieki powypadkowej ofiar wypadków drogowych i ich rodzin oraz usprawnienia systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Goławska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Zdrowia wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Cymerys** główny specjalista ds. kontroli państwowej w Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki, Elżbieta Kessel, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich przybyłych na dzisiejsze posiedzenie gości. Witam panie poseł i panów posłów. Stwierdzam kworum.

Tematem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest informacja na temat realizacji działań w zakresie obszaru opieki powypadkowej ofiar wypadków drogowych i ich rodzin oraz usprawnienia systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom w Polsce.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Porządek dzienny uważam za przyjęty.

Poproszą panią minister Annę Goławską o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Zdrowia Anna Goławska:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jeśli chodzi o działania Ministerstwa Zdrowia, to my cały czas podejmujemy liczne zadania mające na celu usprawnienie przede wszystkim Państwowego Ratownictwa Medycznego. Jeżeli mówimy o wypadkach, to jest to najistotniejszy element, aby szybko i skutecznie udzielić pomocy osobom poszkodowanym. W ramach systemu ratownictwa medycznego funkcjonują w Polsce szpitalne oddziały ratunkowe, zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa medycznego oraz centra urazowe, czyli jednostki wyspecjalizowane, tworzone w każdym województwie. Zajmują się one najbardziej poszkodowanymi ofiarami wypadków. Mamy też centra urazowe dla dzieci, które podejmują działania w przypadku najmłodszych pacjentów.

Niezwykle istotna jest możliwość natychmiastowego wezwania pomocy. W tej kwestii istotną rolę odgrywają centra powiadamiania ratunkowego. Chodzi o niezwłoczne przybycie na miejsce zdarzenia właściwych jednostek systemu, podjęcie na miejscu zdarzenia właściwych, skutecznych działań ratowniczych, według określonych standardów postępowania oraz zapewnienie sprawnego i stosownego do potrzeb transportu sanitarnego naziemnego lub powietrznego, niezwłoczne przyjęcie w najbliższym szpitalnym oddziale ratunkowym lub centrum urazowym, w zależności od rodzaju nagłego zagrożenia życia lub zdrowia, gdzie zostanie wykonana kompleksowa diagnostyka oraz udzielona fachowa pomoc medyczna.

Poszczególne elementy systemu muszą ze sobą ściśle współpracować, tak aby czas podjęcia interwencji był jak najkrótszy.

W ramach systemu ratownictwa medycznego obowiązuje zasada „złotej godziny", czyli nie powinno się przekraczać 60 min od wystąpienia zdarzenia do rozpoczęcia specjalistycznego leczenia szpitalnego. My tego bardzo pilnujemy i weryfikujemy w działaniach poszczególnych zespołów.

W Polsce funkcjonuje 1595 zespołów ratownictwa medycznego. Jeśli chodzi o wskaźniki ich działania, to mediana dotarcia do zdarzenia, która zgodnie z przepisami ma być nie większa niż 8 min w mieście powyżej 10 tys. mieszkańców i 15 minut poza miastem powyżej 10 tys. mieszkańców. Przeciętna czasu dotarcia w miesiącu nie powinna być wyższa niż 12 min w mieście powyżej 10 tys. mieszkańców i 20 minut poza miastem powyżej 10 tys. mieszkańców. Maksymalny czas dotarcia nie może być dłuższy niż 15 minut, odpowiednio w mieście powyżej 10 tys. i 20 min poza miastem powyżej 10 tys. mieszkańców.

Dysponujemy 22 bazami Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, które w przypadku zdarzeń masowych i bardzo skomplikowanych zdarzeń jest wzywane i zawsze jest gotowe do udzielania pomocy. Funkcjonuje 240 szpitalnych oddziałów ratunkowych, 17 centrów urazowych dla dorosłych oraz 10 centrów urazowych dla dzieci.

Z danych, którymi dysponujemy, wynika, że w latach 2018–2020 zaobserwowano spadek liczby wezwań do wypadów o 21%. O 33% spadła liczba osób przewiezionych z miejsca zdarzenia do szpitala. W analizowanym okresie o 24% wzrosła liczba zgonów stwierdzonych na miejscu zdarzenia. Można zaryzykować stwierdzenie, że choć liczba wypadków jest mniejsza i mniej osób jest z tego powodu poddawanych hospitalizacji, to skutki wypadków w postaci zgonów są znacząco częstsze.

To co Ministerstwo Zdrowia realizuje w celu dalszego usprawniania systemu ratownictwa medycznego, to dofinansowanie infrastruktury szpitalnego ratownictwa medycznego, w tym modernizacja i doposażenie istniejących szpitalnych oddziałów ratunkowych i centrów urazowych, jak też tworzenie nowych jednostek systemu, tam gdzie jest to uzasadnione, budowanie lądowisk dla śmigłowców ratowniczych oraz dofinansowywanie inwestycji w bazach LPR, w tym inwestowanie w usprawnianie śmigłowców ratunkowych, zakup nowych ambulansów i wymiana już wyeksploatowanych.

Wprowadzono też zasadę tzw. korytarza życia. Nie mamy raportów, jeżeli chodzi o każdą interwencję, natomiast kultura jazdy bardzo mocno się poprawia. Widać na drogach, że kierowcy zdają sobie sprawę z ważności tego, żeby zrobić drogę dla ambulansu czy innego uprzywilejowanego pojazdu ratunkowego.

Jeśli chodzi o dane rzeczywiste, to mediana dotarcia zespołu ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia w miastach poniżej 10 tys. mieszkańców wynosi około 7 minut 20 sekund, a w miastach powyżej 10 tys. mieszkańców około 13 minut 40 sekund. Czasy te są znacząco niższe od tych, które obowiązują zgodnie z przepisami.

Proszę pana dyrektora Misiurę o przedstawienie informacji, jeśli chodzi o dane dotyczące świadczeń opieki zdrowotnej udzielanych z powodu wypadków komunikacyjnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Bardzo proszę panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Lecznictwa w MZ Michał Misiura:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jeśli chodzi o dane dotyczące epizodów szpitalnych związanych z leczeniem ofiar wypadków komunikacyjnych, to na początku chcę poczynić pewne zastrzeżenie. Narodowy Fundusz Zdrowia leczy niezależnie od przyczyn powstania konieczności udzielania świadczeń. Dlatego te dane nie są do końca miarodajne.

Jeżeli chodzi o liczbę epizodów szpitalnych, dla których z kodów wynika, że przyczyną były wypadki komunikacyjne, to w 2018 roku pobytów na SOR i hospitalizacji było w sumie – 16 525, w 2019 ta liczba spadła i było – 15 077, natomiast w 2020 spadła do – 10 449. Oczywiście wiadomo, że w 2020 roku było szczególne ograniczenie mobilności i dlatego ten spadek był tak znaczący.

Jeżeli chodzi o wartość tych hospitalizacji, to ona w 2018 roku wyniosła – 13 954 771 zł, w 2019 wzrosła do około 15 mln, a w 2020 wyniosła około 9 mln. W 2019 widzimy wzrost

w stosunku do 2018. Jest to wynik wzrostu kosztów świadczeń opieki zdrowotnej, wzrostu kosztu poszczególnych elementów i ich wyceny.

Jeśli chodzi o średnią długość hospitalizacji, to w 2018 roku wynosiła ona 7,1 dnia, w 2019 – 6,9, a w 2020 – 6,2 dnia. Widzimy wyraźny spadek długości hospitalizacji. Pacjenci z roku na rok coraz krócej przebywają w szpitalu, co oznacza, że poszczególne przypadki są w szybszy sposób zaopatrywane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pan dyrektor chce coś uzupełnić? Tak, proszę bardzo.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, jestem tutaj jako przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury. Przepraszam za nieobecność pana ministra, ale zatrzymały go obowiązki służbowe.

Nie będę mówił o kwestiach związanych z system ratownictwa, bo o tym powiedziała pani minister, chcę natomiast przedstawić pokrótce dane dotyczące opieki powypadkowej. Dane ogólne dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały jasno wskazane w raporcie „Stan Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wynika z niego, że wypadków było 23 540, na skutek których śmierć poniosło 2491 osób, a rannych zostało 26 463.

Zwracam uwagę na to, że definicja raportowa, jeżeli chodzi o ofiary wypadków drogowych, przedstawia się stricte medycznie. Osoba zmarła to taka, która zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia jego zaistnienia, na skutek odniesionych w jego wyniku obrażeń. To jest definicja ofiary śmiertelnej.

Definicja osoby ciężko rannej mówi, że jest to osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności chodzenia i innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub krótkotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, związanej z uszkodzeniami biomechanicznymi ciała ludzkiego, jak też innymi obrażeniami.

Definicja osoby lekko rannej mówi, że jest to osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny uznał, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji osoby ciężko rannej.

To są definicje, które zostały przyjęte przy analizowaniu wypadków drogowych. Zwracam uwagę na to, że są to definicje stricte medyczne, które wynikają z oceny stanu poszkodowanego po wypadku drogowym.

Jeżeli chodzi o kwestie związane a wypadkiem, to szczególnie podkreślamy inne czynniki, które decydują o tym, co się dzieje z człowiekiem po pierwszej interwencji systemu ratownictwa i opieki powypadkowej. Jest to jednostka chorobowa, którą nazywamy zespołem stresu pourazowego. Jest to rodzaj zaburzenia lękowego, które rozwija się zazwyczaj jako wynik przerażającego zdarzenia drogowego. Może ono wystąpić u osób, które: brały udział w wypadku, były świadkiem wypadku lub spowodowały wypadek. Chorzy na zespół stresu pourazowego przeżywają coś, co nazywamy traumą powypadkową. Statystyki światowe pokazują, że ten syndrom rozwija się u 7–25% osób, które doznały stresu pourazowego. W Polsce procent ten oscyluje pomiędzy 10 a 16% dorosłej populacji.

Zważywszy, że pierwsza wartość obejmuje całą populację, a więc także kraje, w których toczą się działania wojenne, to trzeba powiedzieć, że w Polsce procent osób, które po ciężkich przeżyciach doświadczają traumy, jest bardzo wysoki. Szacuje się, że w Polsce doświadczenie traumy powypadkowej może dotyczyć 40% osób, które wymieniłem w danych statystycznych. Zjawisko to niestety oddziałuje na życie i zdrowie ofiar wypadków przez wiele lat, ale przede wszystkim na życie i sytuację rodzin ofiar wypadków drogowych.

Chcę powiedzieć, że w przyjętej w 2013 roku strategii bezpieczeństwa w „Narodowym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego 13/20”, w obszarze opieki stricte powypadkowej zostały przyjęte pewne filary i wskazania obszarów wymagających działań na rzecz redukcji skali ciężkości i dalszych skutków zdarzeń drogowych. Wskazano

główne obszary deficytowe jako czynniki zagrażające poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy wskazać, że jest to niedostateczny system informacji dla ofiar wypadków i ich bliskich o możliwości uzyskania konkretnej pomocy prawnej, materialnej i psychologicznej lub specjalistycznej medycznej. Mimo działań organizacji pozarządowych zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków nie ma sprawnego i skutecznego systemu udzielania pomocy poszkodowanym w zakresie traumy powypadkowej i poszkodowanym w wypadkach drogowych w okresie długofalowym.

Jako priorytet konieczności podjęcia działań w celu usprawnienia i realizacji tych postulatów podjęliśmy w 2016 roku, od kiedy jestem sekretarzem KRBRD, zadanie stworzenia bazy danych podmiotów zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków i ich rodzin. Taka baza została stworzona w 2016 jako źródło, w którym najłatwiej znaleźć informacje, gdzie szukać pomocy, jakie instytucje pomagają ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom. Do tej pory mieliśmy do czynienia z kuriozalną sytuacją, że służby nadzoru nad ruchem drogowym i policja nie mogły wskazywać rodzinie, jaka instytucja, jeżeli chodzi o organizacje pozarządowe, może im pomóc. Dlatego postanowiliśmy stworzyć ogólną bazę dla całego kraju, z podziałem na poszczególne województwa. Taka informacja dla ofiar wypadków drogowych i ich rodzin jest bardzo cenna, bo skraca czas poszukiwania jakiejkolwiek pomocy najbliżej miejsca zamieszkania. Taka baza funkcjonuje od 2016 roku na stronie KRBRD. Co roku robimy jej aktualizację systemową, czyli dokonujemy sprawdzenia i aktualizacji pod kątem funkcjonowania organizacji pozarządowych. Dokładamy wszelkich starań, żeby ta baza była jak najbardziej aktualna.

Wśród kwestii związanych z budową systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych jest jeszcze jedna bardzo ważna rzecz. Chodzi o współpracę z innymi krajami. To jest tak samo ważne, jak inne działania w zakresie bezpieczeństwa.

Jako Sekretariat KRBRD jeszcze w 2016 roku przygotowaliśmy zestawienie ekspertyz w zakresie oceny systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych. Jako resort przyjrzeliśmy się przede wszystkim kompleksowemu przeglądowi, w jaki sposób działają systemy pomocy ofiarom wypadków drogowych, jak funkcjonują w innych krajach członkowskich UE i EOG. W wyniku tych prac przedstawiliśmy pewne dalsze możliwości modernizacji systemu, aby go wzmocnić i przebudować pod kątem wzajemnej współpracy i realizacji zadań w tym zakresie. Ta ekspertyza miała za zadanie zidentyfikować nie tylko błędy systemów europejskich, ale przede wszystkim słabe i mocne strony dotychczasowych wysiłków, jeżeli chodzi o pomoc ofiarom wypadków drogowych w Polsce. Wnioski i zakres przedstawionej ekspertyzy zostały przekazane właściwym członkom KRBRD i instytucji zajmujących się statutowo pomocą ofiarom wypadków drogowych.

To są działania realizowane przez resort infrastruktury i Sekretariat KRBRD w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych. Należy jednak stwierdzić, że istnieją nie tylko polskie inicjatywy, które wspierają działania dotyczące pomocy ofiarom wypadków drogowych. Są one inicjowane z poziomu europejskiego, ale także ze światowego. Warto wskazać inicjatywę, która jest realizowana na podstawie rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Rady ONZ. W 2005 roku państwa członkowskie zostały poproszone o realizację Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Chodzi o uczczenie pamięci o tych, którzy zginęli w wypadkach. Mowa jest również o wysiłkach terapeutycznych i pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom. Mówi się także, że tej pomocy potrzebują również pracownicy służb, którzy uczestniczą w akcjach ratunkowych i likwidują częściowo konsekwencje wypadków drogowych. Dlatego też Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych realizowany jest co roku w trzecią niedzielę listopada. Jego centralne obchody organizujemy wspólnie z partnerami, na podstawie deklaracji zawartej w 2016 roku przez ministra infrastruktury i innych partnerów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, nie tylko lokalnych, ale też ogólnokrajowych. Centralne obchody tego dnia są co roku organizowane w Zabawie koło Tarnowa. Jest to miejsce, w którym od wielu lat dokonuje się wysiłku w zakresie organizacji warsztatów terapeutycznych. Przyjeżdżają tam ofiary wypadków drogowych i ich rodziny, aby walczyć z traumą powypadkową i z syndromem stresu pourazowego, który wynika z sytuacji życiowej, która nastąpiła na skutek zdarzenia drogowego.

Od wielu lat dokonujemy wszelkich możliwych starań, aby rozszerzyć tę ofertę terapeutyczną dla poszkodowanych, aby ogólnopolskie działania w zakresie kompleksowego leczenia traumy były wspierane jako działania nie tylko związane z realizacją wskazań tego obszaru Narodowego Programu Bezpieczeństwa, ale całego filaru ofiary powypadkowej.

Zwracamy szczególną uwagę na to, że w 2020 roku organizacja centralnych obchodów w Polsce uznana została za główny element obchodów europejskich Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. Chodziło o to, by obchody z okazji 15-lecia wysiłków na rzecz pomocy ofiarom wypadków drogowych były realizowane razem z centralnymi obchodami w Polsce w celu podkreślenia znaczenia nie tylko pamięci, ale także działań profilaktycznych i edukacyjnych w zakresie walki o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach tych działań realizowaliśmy wiele elementów edukacyjnych. Jednym z nich było zorganizowanie wystawy, która ma na celu pokazanie ponad 25 lat wysiłków na rzecz organizacji pomocy powypadkowej. Chodzi o pokazanie ważności tego dnia dla działań edukacyjnych i profilaktycznych, ale przede wszystkim zwrócenia uwagi, że filar opieki powypadkowej jest tak samo ważny jak inne, jak budowa dróg, nadzór nad ruchem drogowym czy realizacja zadań stricte edukacyjnych. Obszar opieki powypadkowej i ratownictwa jest tak samo ważny, jak reszta działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Także działania związane z przedstawieniem losów ofiar wypadków drogowych mają ogromne znaczenie jako element profilaktyki. Zorganizowaliśmy wystawę, bo chcieliśmy pokazać, w jaki sposób te działania są realizowane w Polsce i na świecie. To jest bardzo ważny dzień, który pomaga nam w realizacji zadań wspierających terapię rodzin.

Jednym z najważniejszych wniosków płynącym z tych doświadczeń Rady jest stwierdzenie, że obecnie w Polsce nie mamy specjalistycznego ośrodka, który oferowałby kompleksową diagnozę traumy, następnie terapię dostosowaną do indywidualnych potrzeb pacjenta, zarówno stacjonarną, jak i ambulatoryjną, a po jej zakończeniu dalej wspierał pacjenta w reintegracji społecznej i zawodowej. Ośrodek powinien pomagać w powrocie tych ludzi do społeczeństwa i leczeniu traumy powypadkowej oraz stresu pourazowego. Takiego ośrodka specjalistycznego w Polsce nie ma. W Europie jest tylko jeden taki ośrodek, który zajmuje się działaniami stricte medycznymi. Jest to ośrodek w Toledo w Hiszpanii. Więcej takich ośrodków w Europie nie ma. Jeżeli chodzi o kwestię leczenia traumy po katastrofach drogowych, to takiego ośrodka w Polsce nie ma. Przez wiele lat realizowanych było wiele inicjatyw w celu wskazania potrzeby zbudowania takiego ośrodka w Polsce. Było to podnoszone w 2009 i 2010 roku w trakcie konferencji „Ofiary wypadków drogowych – nasza wspólna odpowiedzialność”. Jest to ważny element opieki powypadkowej. Dalej działamy w kwestii budowy specjalistycznych ośrodków z tym związanych. Cały czas pozostaje to nadal postulatem do zrealizowania.

Powstanie takiego ośrodka, zdaniem Ministerstwa Infrastruktury i Rady, byłoby jednym z elementów wsparcia budowy systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w Polsce. Chodzi o kwestie związane z realizacją zadań nie tylko w obszarze pomocy służbom ratowniczym i służbom nadzoru ruchu drogowego. Taka pomoc psychologiczna przydałaby się i innym, np. Służbie Więziennej.

Jednym z naszych zadań jest przeciwdziałanie ciężkości zdarzeń w Polsce, bo z badań ofiar wypadków drogowych, które przeprowadzamy patrząc na ekspertyzy, wynika, że wiele ofiar wypadków drogowych jest ofiarami ciężkimi, które będą się borykać z problemami prawnymi i rehabilitacyjnymi, ale przede wszystkim z psychologicznymi i psychiatrycznymi. W tym momencie nie mogą one uzyskać pełnego wsparcia i nie wiedzą, gdzie tego wsparcia szukać. Jak najbardziej popieramy inicjatywę powstania takiego ośrodka i dążymy do tego, aby powstał on w Polsce jako jeden z elementów systemu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Pani poseł Gill-Piątek, proszę bardzo.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska 2050):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, chcę dopytać przedstawiciela KRBRD o sposób obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Pytałam pana ministra o to już w zeszłym roku, bo ten dzień jest obchodzony w sposób wybitnie religijny. Rozumiem, że w programie obchodów znajdują się wypominki, msza święta, rekolekcje. Działania terapeutyczne są tylko jednym z punktów programu tego dnia. To można wyczytać w programie, który państwo zamieszczają na swojej stronie. Obchody odbywają się w sanktuarium błogosławionej Karoliny Kózki.

Zadałam panu ministrowi pytanie, czy dysponują państwo statystykami na temat tego, jakiego wyznania są ofiary wypadków i ich rodziny. Pan minister odpowiedział, że nie macie takich statystyk. Rozumiem, że państwo zapewniacie wsparcie i terapeutyczne, i duchowe, również osobom, które są bezwyznaniowe lub są innego wyznania niż katolickie. Chcę zapytać – w jaki sposób jest to realizowane w czasie obchodów, ponieważ są one, jak wynika z odpowiedzi pana ministra, której udzielił mi w styczniu tego roku, finansowane z budżetu państwa na podstawie procedury zamówień publicznych. Czyli są to pieniądze publiczne i wydatki powinny być ponoszone zgodnie z zasadą równości wyznania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę pana sekretarza o odpowiedź.

Dyrektor Sekretariatu KRBRD Konrad Romik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowna pani poseł, tak jak było powiedziane w odpowiedzi na interpelację przekazaną pani poseł przez pana ministra, policja i inne organy, które zajmują się statystyką wypadków drogowych w Polsce, nie gromadzą danych dotyczących kwestii, jakiego wyznania była ofiara wypadku. Wydaje się nam, że nie o to chodzi. Chodzi o to, że każdy powinien otrzymać pomoc psychologiczną, psychiatryczną. Te obchody również mają wymiar ogólnokrajowy. Każdy kto potrzebuje takiej pomocy, tę pomoc w tym miejscu otrzyma. Jeżeli będzie potrzebował, to pod względem religijnym również. Natomiast nie jest to kwestia priorytetowa. Priorytetem jest kwestia realizacji zadania polegającego na pamięci o ofiarach wypadków drogowych. Przypominam, że to zadanie jest organizowane zgodnie z rezolucją Rady ONZ.

Od 15 lat jest organizowane w Polsce i dotychczas nie było żadnej informacji, że ma to być uzależnione od kwestii związanych z wyznaniem. To jest kwestia związana z brakiem gromadzenia tego typu danych. Ogólnie nie o to chodzi w tym zadaniu. Dziękuję.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska 2050):

Dlatego pytam, bo to zadanie realizowane jest w sanktuarium błogosławionej Karoliny Kózki, a koszt tego zadania wynosi 109 tys. zł. Miejsce obchodów może sugerować, że wszystkie uczestniczące w nich osoby są wyznania katolickiego. Natomiast wypadki drogowe dotyczą też osób innych wyznań, jak też tych, które są bezwyznaniowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Anna Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Na marginesie, skoro pani poseł tak bardzo docieka sprawy wyznania, to proszę zapytać uczestników obchodów, czy taka forma ich satysfakcjonuje. Skoro przyjeżdżają, to głosują nogami, czyli ta forma im odpowiada.

Chcę też zapytać w innej kwestii. Inwestuje się naprawdę wiele w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprawia się stan dróg, zarówno tych krajowych, jak i zarządzanych przez samorządy. Przypominam, że na ten cel w roku 2019 poszło do samorządów 4,5 mld, a w roku 2020 było to 3,2 mld. W roku 2021 przewidziane jest także 3,2 mld, co razem daje prawie 11 mld zł.

Skoro rozbudowywana jest sieć dróg rowerowych, to myślę, że jest już czas, aby ten ruch zacząć kanalizować. Mieszkam w terenie odwiedzanym przez rowerzystów, gdzie powstało wiele dróg i ścieżek rowerowych. Obserwuję takie zjawisko: jest ścieżka rowe-

rowa, a rowerzyści jadą bezstresowo jezdnią asfaltową przeznaczoną głównie dla samochodów, ponieważ ścieżka rowerowa ma zły profil. Niewygodnie im się jedzie ścieżką, więc suną asfaltem, zamiast korzystać ze ścieżki. Uważam, że powinien być wprowadzony przepis, który zobowiązywałby rowerzystów do korzystania ze ścieżki rowerowej, jeżeli taka ścieżka już jest. Po to się buduje infrastrukturę, po to się podkreśla w konkluzjach raportów o stanie bezpieczeństwa drogowego, że jest separacja poszczególnych uczestników ruchu. Piesi chodnikiem, rowerzyści swoją ścieżką, a samochody swoją jezdnią. Wypadałoby tę separację poszczególnych uczestników ruchu wspomóc przepisami, bo jest to bardzo częste zjawisko, które utrudnia ruch i powoduje korki.

Kolejna kwestia dotycząca rowerzystów. Liczba rowerzystów jeżdżących bez jakichkolwiek świateł po zmroku i to jadących jezdnią, jest naprawdę ogromna. Jest to wielkie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Czytamy we wszystkich raportach, że piesi i rowerzyści stanowią 40% ofiar wypadków. Gdybyśmy te kwestię uporządkowali przepisami, to może doprowadzilibyśmy do jakiegoś zauważalnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych. Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Gwoli wyjaśnienia, przepisy odnośnie do konieczności poruszania się po ścieżkach rowerowych istnieją. Gorzej jest z ich stosowaniem.

Poseł Cezary Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, gdy chodzi o pomoc, jakiej udzielamy ofiarom wypadków, to zaczyna się akcja tuż po zgłoszeniu faktu. Czas dotarcia na miejsce wypadku odgrywa kolosalną rolę. Często od tempa dotarcia zależy, czy skutki będą najbardziej tragiczne czy uda się uratować uczestnika zdarzenia. Dużą rolę w tym zakresie odgrywa projekt „Droga dojazdu do miejsca zdarzenia". Ma to szczególne znaczenie wówczas, gdy projektujemy drogi w miejscach intensywnego ruchu. Tak jest, gdy chodzi o odcinki stanowiące obwodnice wielkich miast.

Chcę przywołać przykład drogi ekspresowej S14. To tzw. zachodnia obwodnica Pabianic, Łodzi i Zgierza. Ta droga była zaprojektowana z wieloma węzłami, które gwarantowały szybkie dotarcia w razie wypadku na miejsce zdarzenia. Po pierwszym unieważnieniu przetargu podjęto decyzję o likwidacji dwóch węzłów i ograniczeniu jednego węzła. Podniosła się ogromna wrzawa i udało się jeden z węzłów przywrócić do projektu, niestety w relacji, która nie gwarantuje szybkości dojazdu ekip ratowniczych na miejsce zdarzenia. Przede wszystkim jednak nie gwarantuje szybkiego dowiezienia do najbliżej położonych szpitali. Zjazd został zaprojektowany tylko w kierunku Aleksandrowa Łódzkiego, na terenie którego nie znajduje się żaden szpital. Nie została zagwarantowana budowa zjazdu do Łodzi. Liczyłem, że pani wiceminister zdrowia stanie się sojusznikiem w apelu o przywrócenie tego węzła na drodze ekspresowej S14. Liczę także, że Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wesprze te starania. Tak jak mówię, najszybszy dojazd do szpitala został zlikwidowany i to decyzją urzędującego szefa resortu. Pisałem interpelację w tej sprawie, została potwierdzona decyzja o utrzymaniu tylko relacji do Aleksandrowa Łódzkiego. To naprawdę nie gwarantuje bezpieczeństwa akcji ratunkowej. Dlatego ponawiam apel i proszę o wsparcie Ministerstwo Zdrowia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Król, proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przede wszystkim cieszę się, że rozmawiamy o tym temacie. Wydaje się, że jeżeli chodzi o opiekę powypadkową dla ofiar wypadków drogowych, to jest jeszcze spora przestrzeń do zagospodarowania.

Chcę poruszyć jeden wątek po stronie przyczyn, bo wydaje się, że tutaj możemy jeszcze coś zrobić. Prośba do MI w tej kwestii. Chciałbym skupić uwagę na jednej z przyczyn wypadków, bo wydaje mi się, że możemy mieć spory wpływ, a która cały czas tą przy-

czyną pozostaje. Mam na myśli tego typu sytuację, w której dochodzi do nieszczęścia do kwadratu. Mam na myśli sytuację, w której pojazd ulega wypadkowi, ubezpieczyciel stwierdza szkodę całkowitą – to się dzieje najczęściej w przypadku pojazdów, które są starsze. Co się w tej sytuacji dzieje? Teoretycznie taki pojazd powinien zniknąć z rynku, natomiast niejednokrotnie te pojazdy są przez ubezpieczycieli sprzedawane, następnie są remontowane i wracają na drogę.

Chcę zapytać. W przypadku pojazdu, który uległ kolizji oczywiste jest, że on musi przejść badanie i wrócić do stanu pełnej sprawności. Natomiast w przypadku pojazdu, wobec którego stwierdzono szkodę całkowitą, czyli koszty naprawy przekraczają wartość pojazdu, jest on potem odsprzedawany, staje się towarem na rynku i w dziwnych okolicznościach na ten rynek wraca. Wydaje się, że na ten element mamy wpływ, bo wiemy jakie pojazdy do ruchu dopuszczamy. Wydaje się, że w tym przypadku szczelność przepisów i procedur pozostawia możliwości oddziaływania na rynek.

Chcę zapytać pana sekretarza KRBRD, jak on to widzi? Czy w tym obszarze uszczelnienie przepisów mogłoby nastąpić? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan poseł Mirosław Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chcę zapytać o dwie rzeczy. Pierwsza to kwestia finansowania pomocy. To sprawa niezwykle ważna. Jest coś takiego jak Fundusz Sprawiedliwości. Zadaniem tego funduszu jest również pomoc osobom pokrzywdzonym w wyniku wypadków. Chcę zapytać, czy ma pan minister dane dotyczące kwot, które z tego funduszu są kierowane na pomoc dla osób pokrzywdzonych w wypadkach. To jest oczywiste, że przy dużej skali tego funduszu ten obszar powinien być mocno doceniony i mocno finansowany. To jest obszar oczywisty. Nie chodzi mi o ogólną pomoc, np. taką, jaką oferują centra, ale chcę zapytać, czy jest jakiś program, finansowany z tego funduszu, dotyczący pomocy, konkretnie dedykowany.

Druga sprawa. Czy był rozważany, przez ministerstwo lub na poziomie rady taki pomysł, żeby jakaś forma relacji z organizacjami pozarządowymi, działającymi w obszarze pomocy osobom pokrzywdzonym bądź z samymi osobami pokrzywdzonymi, była umieszczona w ramach obowiązkowych elementów w czasie szkolenia kandydatów na kierowców. Wydaje się, że taka osobista relacja, nawet spotkanie, forma pogadanki, miałaby dużą siłę edukacyjną, perswazyjną na młodych ludzi, którzy zaczną za chwilę swoją przygodę z udziałem w ruchu drogowym. Być może taka forma kształtowania postawy przyszłego kierowcy mocniej wpływałaby na jego świadomość już w trakcie ruchu. Świadomość tego, z jakimi konsekwencjami łączy się nadmierna brawura i niedostosowanie zachowania do posiadanych umiejętności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Ostatni głos. Pani poseł Maria Kurowska, proszę bardzo.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, trochę wprowadził mnie w temat przedmówca pytając o Fundusz Sprawiedliwości. Chcę powiedzieć, że spotkałam się z rozwiązaniem pewnego problemu powypadkowego na skutek interwencji ośrodka pomocy osobom pokrzywdzonym, które to ośrodki funkcjonują w całym kraju i są finansowane z Funduszu Sprawiedliwości. Osoby, którymi zajmują się te ośrodki, to są osoby pokrzywdzone na skutek różnych zdarzeń, czy domowych, czy rodzinnych, czy jakichś rozbojów. Fundusz pomaga również osobom pokrzywdzonym w wypadkach drogowych.

Sama byłam świadkiem takiej interwencji, kiedy rodzina znalazła się w bardzo dramatycznej sytuacji. Dwie dorosłe osoby były w USA, tam uległy wypadkowi. Mąż zginął, żona ocalała, ale w bardzo marnym stanie, była połamana itd. Po wszystkich pierwszych pomocach, które tam uzyskała, została sprowadzona do kraju. Tutaj znalazła się pod opieką swoich starszych rodziców, którzy w pewnym momencie znaleźli się bez środków. Ona wymagała opieki i rehabilitacji, również pomocy psychologicznej i także material-

nej. Trafiła w swoim mieście do punktu pomocy osobom pokrzywdzonym i dzięki temu została w skuteczny sposób wsparta.

Fundusz Sprawiedliwości ma takie punkty w całym kraju. Mówię o tym dlatego, że gdy ktoś będzie tego słuchał, to powinien wiedzieć, że jeżeli będzie punkt pomocy osobom pokrzywdzonym, to można tam się zgłosić. Jeżeli jest się osobom pokrzywdzoną w wypadku, to też można tam uzyskać pomoc.

Myślę, że dużym wsparciem, jeżeli chodzi o zapobieganie wypadkom czy też reakcji w pierwszym momencie po wypadku, jest wyposażenie bardzo wielu jednostek OSP w pakiety pierwszej pomocy. Te pakiety pomagają tym młodym strażakom, którzy niekiedy bardzo szybko znajdują się na miejscu wypadku, pomagać tym osobom, które uległy wypadkowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana sekretarza o odpowiedzi.

Dyrektor Sekretariatu KRBRD Konrad Romik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, część odpowiedzi przekażę na piśmie, np. w sprawie zjazdów w Aleksandrowie Łódzkim, o które pytał pan minister Grabarczyk.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Króla w kwestii szkód całkowitych i powrotu tego typu samochodów na rynek, to kwestią kluczową jest ocena biegłych i ubezpieczycieli. To oni decydują, czy jest to pojazd całkowicie zniszczony i wymagający usunięcia z drogi, bo nie daje żadnych możliwości naprawy. To jest kwestia oceny przez biegłych ubezpieczycieli. Wydaje się tutaj bardzo ważną sprawą odpowiedni system cyfryzacji i system wymiany informacji o tego typu problemach między systemem ubezpieczycieli i systemem nadzoru. Na pewno kwestia rozwoju cyfrowego i odpowiednich komponentów informacyjnych będą miały kluczowe znaczenie, jeżeli takie sytuacje mają miejsce. To tak z punktu widzenia kwestii wzmocnienia nadzoru nad tego rodzaju praktykami.

Co do kwestii finansowania, to w tej chwili nie mam danych na temat Funduszu Sprawiedliwości. Pani poseł już przedstawiła niektóre działania, które są realizowane z tego funduszu. Natomiast można potwierdzić, że wpływy do tego funduszu są realizowane na podstawie zasądzeń sądowych dotyczących nawiązek od sprawców wypadków drogowych, związanych z zadośćuczynieniem i przekazania właściwych kwot z tytułu spowodowania wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym.

Jednocześnie wskazuję na jeszcze jedną bardzo ważną rzecz. System nawiązek został podniesiony w 2018 roku przez ministra sprawiedliwości jako jeden z elementów walki z jazdą pod wpływem alkoholu. Dotyczyło to całego katalogu zwiększenia restrykcji dotyczących spraw takich jak pozbawienie wolności do lat 5 za ucieczkę przed policją. To też element walki z jazdą po alkoholu. Ten element jest bardzo istotny, ale wpływy pochodzą też od sprawców wypadków drogowych. Ja takich danych w tej chwili nie mam, a fundusz jest nadzorowany przez ministra sprawiedliwości.

Co do kwestii związanych z pewną formą profilaktyki, o której mówił pan poseł, czyli ewentualną możliwością przedstawienia w systemie szkolenia kierowców tego elementu terapeutycznego, elementu doświadczenia czy ewentualnie kwestii związanych z tym, żeby ostrzec młodych kierowców przed takimi zdarzeniami. Chcę pana posła poinformować, że takie działania my też inicjujemy w Polsce. Organizujemy takie akcje, które gromadzą młodzież w wieku przed wejściem w system szkolenia. To jest na razie pilotaż i rozpoznawanie skuteczności kształtowania zachowań przyszłych kierowców. Ludzi, którzy jeszcze nie weszli w system szkolenia i egzaminowania, czyli 14–16-latków. Takie inicjatywy edukacyjne wspieramy. Polegamy na tym, że młodzi ludzie zgromadzeni w salach usłyszą informacje nie tylko od służb nadzoru nad ruchem drogowym, ratowników, ale również usłyszą opowieści dotyczące tych traumatycznych zdarzeń od samych sprawców.

Jedną z takich inicjatyw jest „Road show", czyli gromadzenie młodych ludzi, którzy słuchają tego nie tylko od ofiar wypadków drogowych, nie tylko od służb ratowniczych, służb policyjnych, od służb inspekcyjnych, ale również wysłuchują tego, co mówią ludzie, którzy dokonali takich przestępstw i ostrzegają ich przed takimi sytuacjami, mówią,

żeby nie szli tą drogą, żeby pamiętali o tym, że konsekwencje takiego działania są na całe życie. Takie spotkania w Polsce są coraz częściej.

Jeszcze za wcześnie na wnioski, ponieważ jeszcze nie dzieje się to w takiej skali, abyśmy mogli powiedzieć, że ma to bezpośrednie przełożenie. To też wymaga, panie pośle, analizy zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kierowców. Te inicjatywy minister Rafał Weber przedstawiał ostatnio na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Tam również mieliśmy do czynienia z propozycją wzmocnienia wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji. To jest jeden z tych elementów, który jest brany pod uwagę przy realizacji zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kierowców. Jest to niezmiernie ważne, bo widzimy, co się dzieje na polskich drogach. Widziałem takich młodych ludzi, ale tak naprawdę nie są oni przyczynkiem problemów ostatnich lat. Przez całe życie kształtowane są pewne negatywne nawyki i zachowania, które później powodują, że mamy wielki problem z wypadkowością i śmiertelnością w wypadkach drogowych osób w wieku 18–24 lat.

Zastanawiamy się nad zmianą systemu szkolenia i egzaminowania, jako podstawowego systemu, ale problem tkwi głębiej, jest on ukryty w systemie powszechnej edukacji. Robimy wszystko, żeby system powszechnej edukacji wspierał wychowanie komunikacyjne. Jeżeli to się uda, to będziemy mogli powiedzieć, że mamy pewne ramy wspierania sytemu kształtowania postaw i zachowań od przedszkola do szkoły średniej, czyli wtedy, kiedy system szkolenia i egzaminowania wchodzi w grę.

Przed nami kolejne wyzwanie, chodzi o ludzi w wieku 65–75 lat, którzy coraz częściej są ofiarami wypadków drogowych, nie tylko jako kierujący, ale również jako rowerzyści i piesi. Ten problem narasta. Mówimy o tym w raporcie, że za kilka lat większość wypadków drogowych będzie dotyczyła obszaru demograficznego 60+. To jest kolejny problem, z którym powinniśmy się zmierzyć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję państwu. Nie słyszę więcej głosów. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.